



# **New Brunswick Tire Stewardship Board**

**Annual Report 2007  
Management Plan 2008-2009**



---

# Letter to the Minister

March 31, 2008

Honourable Roland Haché  
Minister of Environment  
P.O. Box 6000  
Fredericton, NB  
E3B 5H1

Dear Minister:

On behalf of the Board of Directors of the New Brunswick  
Tire Stewardship Board, I am pleased to submit our Annual Report  
for the fiscal year January 1, 2007 to December 31, 2007.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Murray Driscoll', is written over a horizontal line.

**Murray Driscoll**

Chairman, New Brunswick Tire Stewardship Board

Attach.

---

# Contents

Letter to the Minister .....	1
Chairman's Report .....	3
Operations Summary .....	4
New Board Structure Adopted .....	6
TSP Administration .....	7
Management Plan .....	8
Products and Markets .....	10
New Brunswick Tire Stewardship Board .....	12
Legislative Framework .....	12
Auditor's Report .....	13
Statement of Financial Position .....	14
Statement of Operations .....	15
Statement of Changes in Net Assets .....	16
Statement of Cash Flows .....	17
Notes to Financial Statements .....	18

P. O. Box 308, Station A  
Fredericton, New Brunswick  
E3B 4Y9

102 Queen Street, Suite C  
Fredericton, New Brunswick  
E3B 1A5

Tel: 506 454 8473  
Fax: 506 454 8471  
Toll Free: 1 888 322 8473

Email: [nbtire@nbnet.nb.ca](mailto:nbtire@nbnet.nb.ca)  
[www.nbtire.com](http://www.nbtire.com)



# Chairman's Report

For New Brunswick's Tire Stewardship Program, (TSP) 2007 was a year of historic accomplishments, major new challenges and comprehensive change.

From every perspective, it's clear that our province's environment and economy have been well served by the TSP since its inception 11 years ago.

As 2007 drew to a close, the program passed a remarkable milestone which underscores its positive impact over the years. The TSP was first introduced on October 1, 1996. All evidence now confirms that more than 10 million scrap tires have subsequently been diverted from our solid waste disposal stream to become high quality 'made-in-NB' rubber products.

Compared with similar programs elsewhere on a per capita basis, New Brunswick's tire recycling system is widely seen today as one the most advanced operations of its kind in North America.

It's equally important to note that TSP operations have always been entirely self-supporting and receive no financial assistance from government. Recognizing that environmental fees charged on new tire sales in NB had not been adjusted since the program began, a wide-ranging analysis of TSP input costs and revenues was undertaken by NBTSP in 2007.

Massive additional demands for recycled rubber output were experienced during the year as well, for use in an innovative new road-building application. To fully meet this requirement, the import of scrap tires from out-of-province for processing within NB became necessary for the first time in TSP history.

2007 also marked the beginning of a major new era in NBTSP policy and program direction, when community-based representation was adopted as central focus of Board membership. Nine New Brunswickers representing a broad cross-section of regions and sectors throughout the province were appointed to the newly constituted Board by Minister Haché in mid-June.

On behalf of all my colleagues, I wish to express our deep commitment as NBTSP directors to meeting this vital challenge on behalf of all New Brunswickers. We sincerely appreciate the Minister's leadership and support in this regard, and will spare no effort in working to ensure that sustainable development remains the TSP's guiding principle as the future unfolds.



**Murray Driscoll**  
Chairman, NBTSP

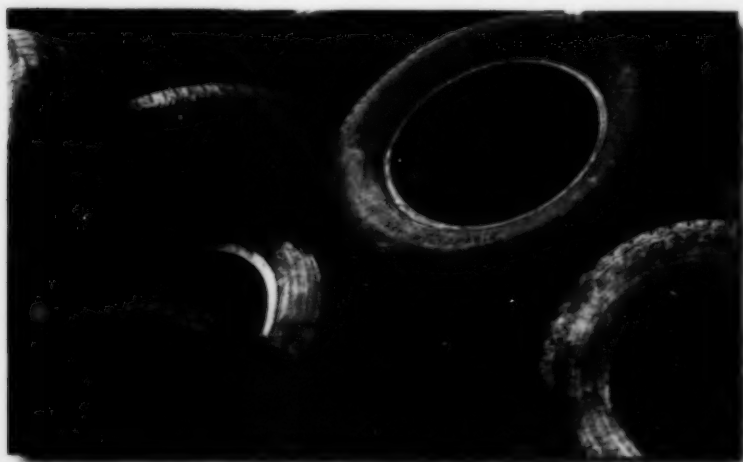
# Operations Summary

New Brunswick's province-wide scrap tire collection system operates every business day of the year. There are more than 950 retail outlets in NB where new tires are purchased and scrap tires generated during the installation process.

TSP collection volumes at these locations will vary from month to month, as new tire sales typically fluctuate with seasonal changes. On average, more than 900 tractor trailer loads of NB scrap tires are delivered annually to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) in Minto.

To ensure a sufficient supply of raw material for its recycling operation at any time of the year, TRACC has traditionally maintained an additional scrap tire reserve inventory at its plant site, to supplement feedstock volumes as required.

In 2007, more than 1.6 million scrap tire equivalents were recycled through the Company's various production streams, a dramatic increase of 65% over the previous year.



On average, more than 900 tractor trailer loads of scrap tires collected across NB are delivered annually to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) in Minto.

To ensure that all the company's production targets for 2007 could be met on schedule, importing 3000 additional tons of scrap tires from Nova Scotia was also required.

The prime factor driving this expanded output was the need to generate huge amounts of bulk tire shred for use as engineered construction material in a unique road building embankment project. The company's substantial on-site reserve of scrap tires proved crucial in meeting this extra demand at the outset.

Ultimately, however, 2007 marked the first time in the program's history that TRACC's total feedstock requirements significantly exceeded the number of scrap tires being recovered through the TSP collection system, as well as those available from the company's on-site inventory.

Beyond exceptional opportunities such as the provision of shredded tires for use in highway construction, TRACC's year-round demand for raw material has been rising substantially in recent years, as its product lines become more and more diverse.

By the summer of 2007, it became obvious that further steps would be needed to make up the plant's feedstock shortfall. To ensure that all TRACC production targets for the year could be met on schedule, the company was formally authorized by NBTSB to import 3000 additional tons of scrap tires from Nova Scotia.

The innovative use of bulk tire shred as a fill component for a new highway embankment near St. Stephen was the first project of its kind in Atlantic Canada, although the process has been used extensively elsewhere in North America.



TRACC's technical capacity for shredding huge tire volumes to meet tight schedules and detailed specifications proved to be a major advantage as the year progressed.

Such engineered applications are designed for unique site conditions where tire shred represents an advantage over standard fill, because of its lighter weight and better water drainage capacity.

By late September, more than 7,700 tons of the required material had been produced by TRACC and delivered for use in Phase 1 of the project schedule. Its final phase is planned for 2008, and TRACC will again supply the necessary tire shred.

It's important to note in this context that TRACC's Minto facility remains the only scrap tire processing and manufacturing plant operating in Atlantic Canada today.

NBTSB and the company are both well aware that the feedstock challenge experienced in 2007 could be a sign of things to come. If so, the need to import additional scrap tires from other Atlantic provinces to meet production targets in Minto might eventually become a regular component of TSP operations, rather than a unique project-specific requirement.

# New Board Structure Adopted

For NBTSB as an organization, the most significant development during 2007 involved a far-reaching change in the composition of the Board itself.

A new group of nine New Brunswickers representing a broad cross-section of regions and sectors throughout the province was appointed to replace the previous Board structure, in which the interim directors of NBTSB were also officials in the NB Department of Environment.

In announcing the new appointments, Environment Minister Roland Haché said they "highlight a major step in building the future of environmental stewardship in New Brunswick through strong, community-based involvement. We are very fortunate to have such an outstanding group of New Brunswickers ready to take on this key responsibility."

Murray Driscoll, a retired educator and deputy mayor of Quispamsis, was appointed to chair the new Board. For many years, Mr. Driscoll has been active in a wide range of community organizations, including the New Brunswick Nursing Homes Association and the Rothesay Regional Police Commission. He also serves as a commissioner with the Fundy Region Solid Waste Commission.

Professor Yves Gagnon, director of the environmental studies graduate program at the Université de Moncton, was appointed as the Board's vice-chair. An experienced researcher and administrator, Professor Gagnon holds the K.C. Irving Chair in Sustainable Development and is a former visiting executive at the Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada. He was also the founding president and CEO of the New Brunswick Innovation Foundation.

Joining Mr. Driscoll and Professor Gagnon as new members of the New Brunswick Tire Stewardship Board are:

- Thérèse Bourgeois of Grand Falls - hospitality and tourism sector specialist, vice-president of the Kalroutex Club;
- Mary Ann Coleman of Waterford - executive director, New Brunswick Environmental Network;
- Robert Gamble of Fredericton - independent consultant, former president of Service New Brunswick;
- Roland Guitard of Pointe Verte - retired insurance executive, former deputy mayor of Pointe Verte;

- Colombe Leblanc King of Saint-André - retired educator, active in community service and development planning;
- Paul Losier of Beresford - chairman, Nepisiguit-Chaleur Solid Waste Commission; and
- Julian Walker of Fredericton - St. Thomas University faculty, former New Brunswick deputy minister of Environment.

The new Board members focused their initial work together on a comprehensive review of policy and administrative issues aimed at building a productive sustainable future for the TSP, in its second full decade of operations.

The program's traditional focus on in-province recycling and value-added manufacturing was officially re-confirmed by the Directors as part of this process.

To underline the importance of environmental protection in its policy decisions, the new Board also determined that burning NB scrap tires as a fuel source in any setting will have no place whatsoever in future operations of the TSP.



# TSP Administration

Since the program's introduction in October 1996, the administrative framework for its province-wide operations has been captured in a comprehensive contract between NBTSB and TRACC.

This agreement covers all scrap tire collection activity, as well as subsequent processing and manufacture of new recycled rubber products.

The original operating agreement was extended for a further five years in late 2001 with no substantial change. Completion of a nation-wide tendering process during 2006 again confirmed TRACC as the successful bidder for the opportunity to conclude a new multi-year contract with the Board.

All parties involved in the negotiations were aware at this point, however, that the partial subsidy payments NBTSB had been providing to TRACC for ten years to support TSP operations would require adjustment as part of any new agreement.

The most obvious examples of increased input costs for TRACC over the program's first decade relate to energy. The average price of gasoline in NB virtually doubled during this period.

During the same time frame, the number of retail tire outlets requiring regular TSP collection service increased by 35% and total scrap tire generation from all retail sources in the province rose from roughly 450,000 to 950,000 annually.

From the fiscal perspective, the TSP system has always been entirely self-supporting and receives no financial support from the NB Government.

An environmental fee is charged at the retail level on all new tire sales in the province. This revenue stream represents the sole source of any subsidies paid to TRACC by NBTSB under the terms of its operating agreement.

As 2007 began, it was recognized the increased subsidy provisions needed to complete a new multi-year contract with the company would require comprehensive examination of the existing environmental fee structure. The specific fees applicable on new tire sales, and based on rim size categories, had remained unchanged since their original establishment in 1996.

An interim agreement was signed by NBTSB and TRACC to cover on-going operations as the year progressed, while in-depth analysis began on all aspects involved in the ultimate determination of future TSP fee levels.

The Board has long maintained a contingency financial reserve for use in special circumstances to ensure program continuity. The increased subsidy funding needed to proceed with the interim operating arrangement was accessed from this reserve.

Ultimately, the new Board members appointed to NBTSB were also able to bring their individual perspectives and experience to bear on the on-going assessment of fee levels and sustainability going forward.

Various technical factors required consideration as part of the decision-making process, including the need to apply new internationally recognized tire use designations in determining fee categories.

Such designations - (P passenger), (LT light truck), (T temporary), (ST service trailer) were not as widely used a decade ago, but are now universally applied in the global tire market.

As 2007 drew to a close, the Board concluded its process and recommended a new more detailed fee structure to the Province. It's expected this will be approved for implementation in the coming year.

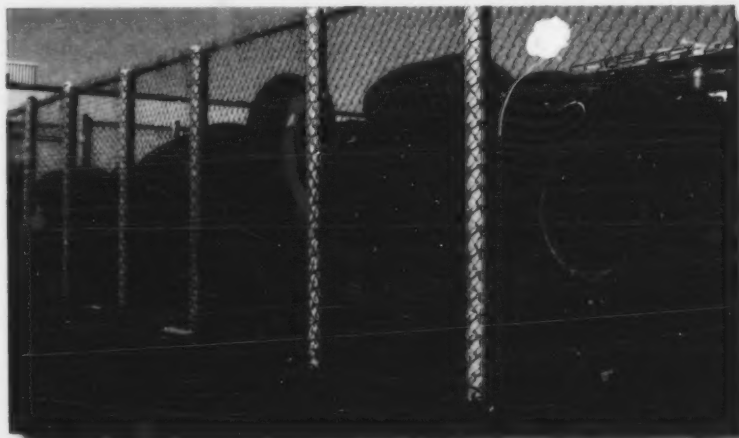
# Management Plan

As the tire recycling industry continues to evolve on a regional national and international scale, New Brunswick's TSP is now well positioned to continue its solid performance in 2008-2009 and beyond.

After more than 11 years without a change, adjusting the environmental fee structure on new tire sales effective March 1, 2008 will ensure that the Board's subsidy financing arrangements with TRACC remain fully self-supporting. On this basis, the operational period for the new multi-year agreement will apply until March of 2013.

Since the TSP was introduced, the North American tire market as a whole has been gradually trending toward larger size tires on average, reflecting the popularity of sport utility vehicles, minivans, etc.

More recently, the introduction of so-called 'super single' tires for use on tractor-trailers is creating a new generation of extra wide scrap units for recycling operations to handle.



The new TSP database system will provide retailers with web-based access for requesting pick-up service as their on-site storage nears maximum capacity.



The average scrap tire in NB today is 18% heavier and generates at least 18% more recyclable rubber than it did when the TSP began 11 years ago.

On average, the typical scrap tire received at the TRACC plant today is 18% heavier and generates at least 18% more recyclable rubber than was the case when program began 11 years ago.

In the years ahead, it's always possible that the impact of steadily rising energy costs on vehicle designs and consumer choices could potentially affect tire specifications in different directions, and present a new series of challenges for recycling engineers. TRACC's reputation as a technology leader with a strong capacity for in-house innovation will clearly remain a key asset for the TSP, as retail tire markets continue to evolve.

During the 2008-2009, NBTSP and TRACC will jointly undertake a comprehensive overhaul of the data management system used to coordinate TSP scrap tire collections across the province. The aim is to create a shared database constantly accessible to both organizations, while also able to receive specific input from individual retail tire outlets.

The new system will ultimately enable retailers to provide on-site scrap tire inventory data directly to the NBTSB-TRACC database using a special access section of the TSP website.

Electronic requests from retail outlets for pick-up service when their on-site storage facility is nearing capacity will also become practical with this expanded web service. Coordination of TSP collection truck route schedules and overall system monitoring will be significantly enhanced as a result.

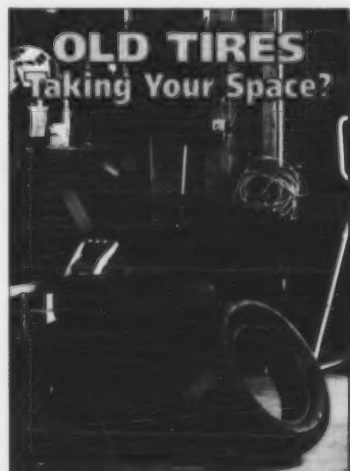
Comprehensive auditing of TSP program operations at the retail level is a vital part of NBTSB's mandate, to ensure peak efficiency and compliance at all times with every procedure required. Further broadening of this oversight function will be another key focus, as the new database delivers increasingly detailed and current information on more than 950 individual sites province-wide.

The initial stages of the NBTSB-TRACC central data management system are expected to be operational by the summer of 2008.

Expanding the number of scrap tires being collected across New Brunswick at any time of the year will be more crucial than ever before as the future unfolds, particularly if TRACC's feedstock demands continue trending upward.

Active promotion will clearly continue on the 'Return to Retailers' drop-off service for individual consumers with old scrap tires still in domestic storage.

In addition, regional solid waste commission sites throughout NB have now been designated by the Board as official TSP collection points. This change is designed to ease the process of recovering scrap tires which arrive at waste management sites from time to time, and encourage their re-shipment to Minto instead. Joint education efforts with solid waste commissions on tire recycling will be another focus in the drive to re-capture as many scrap units as possible for productive use.



#### **TSP Recycling is 'Just For You!'**

Getting rid of scrap tires in your basement, garage or shed is Easy and Green with TSP Recycling.

Your old tires can be dropped off, free of charge, during regular business hours, at any retail tire outlet in New Brunswick, even if they were not originally purchased at that location. They'll be stored on-site and picked up for recycling through our normal TSP operations.

Our 'Return to Retailers' service is specifically designed for New Brunswickers just like you.

Individuals with a few old tires to drop off. Not all retailers have the same amount of on-site storage space, so please don't bring them more than 5 tires at any given time.

Commercial operators, or anyone else with a large number of tires ready for recycling, should contact the TSP office directly instead.



**New Brunswick Tire Stewardship Board**  
P.O. Box 308, Station A, Fredericton, NB, E3B 4Y9

1 888 322 8479 nbtsb@nbtsb.com www.nbtsb.com

Promoting the 'Return to Retailers' drop-off service for individual consumers is focused on recapturing as many NB scrap tires as possible still in domestic storage province-wide.

As noted earlier, the import of extra tire resources from elsewhere in Atlantic Canada was required during 2007, to supplement annual collection volumes within NB, as well as reserve inventories at the TRACC plant site. The future could see similar situations arise as the TSP collection system steadily nears a maximum level of cost-effective resource recovery.

2008-2009 will see continued efforts by NBTSB and all other members of the Canadian Association of Tire Recycling Agencies (CATRA) to address the complex challenges presented by so-called 'Off-the-Road' scrap tires, or OTRs. In New Brunswick, roughly 5000 scrap OTR units are generated each year from the agriculture, forestry, mining and construction sectors.

Such special purpose tires are typically manufactured in sizes which dwarf normal car or truck tires, and are internally reinforced to withstand harsh operating conditions. Their oversize dimensions and unique internal composition remain a major processing challenge for recyclers in terms of cost-efficiency.

Although some newer technologies are beginning to show promise, no provincial tire recycling program in the country has yet been able to extend its existing operation to cover OTRs. Given the issue's national scope, CATRA is leading the effort to develop Canada-wide OTR recycling standards, as well as a common approach to ensuring the financial sustainability of such initiatives over the long term.

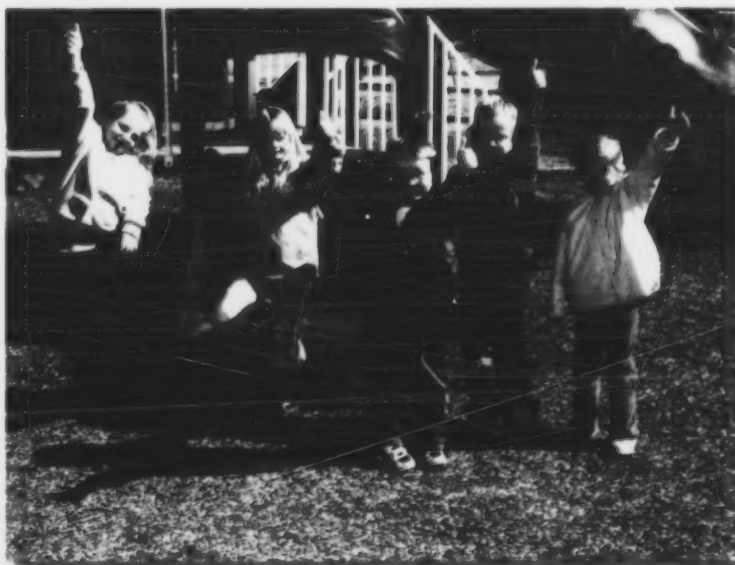
# Products and Markets

Making specially-designed livestock mattresses for large scale ultra-modern dairy farms has been a mainstay of TRACC's manufacturing operation since the late 1990's. In 2007, more than 120,000 finished units were shipped from Minto to customers across North America, Europe and beyond.

Each mattress contains roughly 120 pounds of recycled rubber from New Brunswick's scrap tire resource. Their reputation for consistent high quality has proved a major advantage in building new market opportunities over the years on a global scale.

TRACC makes a range of other rubber-based products as well, such as drill stem protectors for oil and gas drilling operations, road construction signpost bases, and floor cover matting for locker room areas in hockey arenas.

The company has also developed advanced technology in-house for generating sophisticated bulk products such as synthetic rubber bark mulch, and other types of ground cover for use in landscaping, or resilient surfaces



TRACC uses leading-edge technology to generate bulk rubber products for a range of specialized ground cover applications, from commercial and residential landscaping to resilient surfaces in children's play areas.

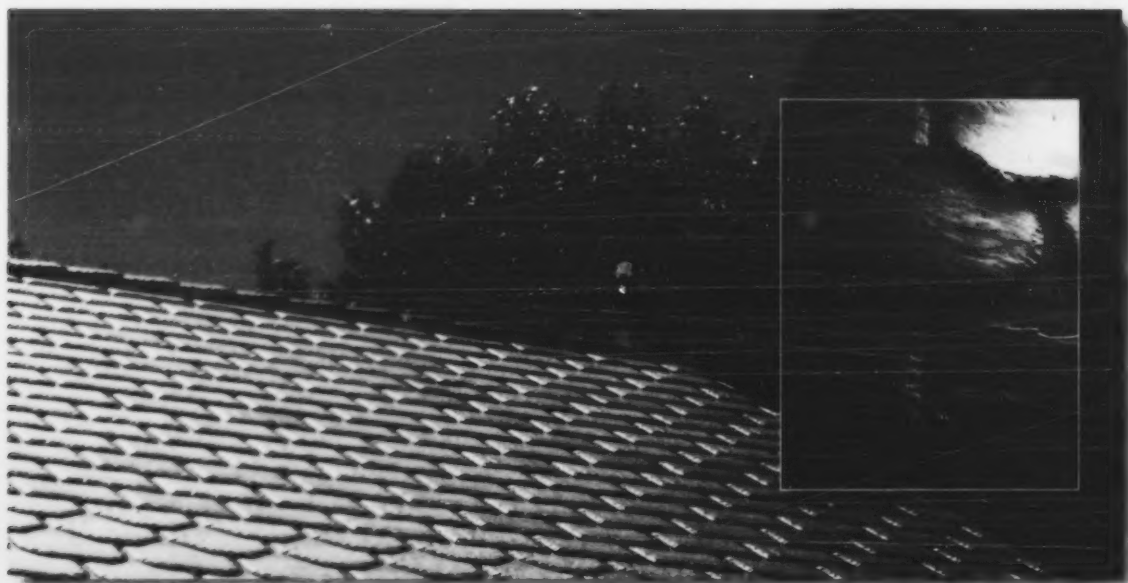
in children's play areas. As an example, TRACC's soft rubber 'Safe-play' material is now available in bulk form for large scale projects, as well as convenient individual bags for retail market distribution.

2007 also witnessed the largest recycled bulk rubber order ever received by TRACC for innovative use in highway embankment construction. The plant's technical capacity for shredding huge tire volumes on a tight schedule to meet detailed specifications proved a major advantage to meeting this unique demand.

Roughly 250 tractor trailer loads of the finished product were ultimately delivered to the site contractor as part of the project's initial phase.



More than 120,000 livestock mattresses for use in large scale ultra-modern dairy farms were manufactured by TRACC during 2007 for customers across North America, Europe and beyond.



Markedly less expensive to install than natural slate, TRACC's 'Moderne Slate' shingles ensure a virtually identical appearance. In durability tests, a fully finished roof was able to withstand artificially generated winds topping 170 kilometers per hour, with no impact of any kind.

## ***Momentum Builds For Roofing Shingles***

One of firm's most promising new technologies uses a hybrid mix of recycled plastic and scrap tires to make high-performance synthetic slate roof shingles. Originally researched in conjunction with the University of New Brunswick, the finished product can be generated in various colours and stone-like surface designs.

Markedly less expensive to install than natural slate, TRACC's 'Moderne Slate' shingles ensure a virtually identical appearance. Feedback from roofing contractors and their customers has been steadily positive, as output capacity in Minto has continued to expand.

One of the many advantages of this unique product is that cold weather doesn't affect the flexibility of the shingles themselves. This provides contractors the chance to extend the roof construction season well beyond the traditional 'hot' months of the year.

At the same time, the strength and durability of the finished product after installation has been thoroughly confirmed by field test data. During 2007, a series of experiments on wind resistance showed no impact of any kind on a 'Moderne Slate' roof, in the face of artificially generated winds topping 170 kilometers per hour.

Until 2007, TRACC had focused its distribution efforts on NB-based roofing contractors, as part of a multi-year product development

program. With its high-speed production capacity fully in place, however, the Company was able to expand its marketing focus as the year progressed, placing special emphasis on export opportunities.

Initial feedback from British industry sources proved particularly encouraging in this regard. By the end of 2007, TRACC was actively engaged in building U.K.-based distribution networks for its roofing shingle system. Based on experience to date, it appears that the combination of a durable 'eco-friendly' recycled product from Canada, which ensures a very attractive slate roof 'look' on completion, has solid market potential in the European construction sector.

# N.B. Tire Stewardship Board

## *Members of the Board*

**Murray Driscoll**, (Chair), Quispamsis

**Yves Gagnon** (Vice-Chair), Dieppe

**Thérèse Bourgeois**, Grand Falls

**Mary-Ann Coleman**, Waterford

**Robert Gamble**, Fredericton

**Roland Guitard**, Pointe Verte

**Colombe Leblanc King**, Saint-André

**Paul Losier**, Beresford

**Julian Walker**, Fredericton

## *Legislative Framework*

The New Brunswick Tire Stewardship Board is a provincial government agency whose members are appointed by the Minister of the Environment.

The Board was established in 1996 under the Clean Environment Act. The applicable provisions of the legislation are specified in Section 22.1 as follows:

The Minister may, in accordance with the regulations, establish a stewardship board for the following purposes:

- (a) managing the manufacture, storage, collection, transportation, recycling disposal, or other handling of a designated material; and
- (b) ensuring that that an industry's manufacture, storage, collection, transportation, recycling, disposal or other handling of a designated material is done in accordance with a stewardship plan approved by the Board.

The New Brunswick Tire Stewardship Regulation (Regulation 96-82) was filed on August 8, 1996. Section 4 of this Regulation designates tires as 'designated material' for the purposes of Section 22.1 of the Clean Environment Act.



**KPMG LLP**

**Chartered Accountants**

Frederick Square, TD Tower  
77 Westmorland Street, Suite 700  
Fredericton New Brunswick E3B 6Z3  
Canada

Telephone (506) 452-8000  
Fax (506) 450-0072  
Internet [www.kpmg.ca](http://www.kpmg.ca)  
Internet [www.kpmg.ca](http://www.kpmg.ca)

## AUDITORS' REPORT

To the Board of Directors of New Brunswick Tire Stewardship Board

We have audited the statement of financial position of New Brunswick Tire Stewardship Board as at December 31, 2007 and the statements of operations and changed in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

The board derives revenue from the collection of tire levies pursuant to the provisions of the Clean Environment Act, the completeness of which is not susceptible to satisfactory audit verification. Accordingly, our verification of these fee and levy revenues was limited to the amounts recorded in the records of the Board and we were not able to determine whether any adjustments might be necessary to revenues, excess of revenue over expenses, assets, liabilities and unrestricted net assets.

In our opinion, except for the effect of adjustments, if any, which we might have determined to be necessary had we been able to satisfy ourselves concerning the completeness of the fee and levy revenue referred to in the preceding paragraph, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at December 31, 2007 and the results of its operations and changes in its net assets and cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

Chartered Accountants

Fredericton, Canada

February 14, 2008



# Statement of Financial Position

December 31, 2007, with comparative figures for 2006

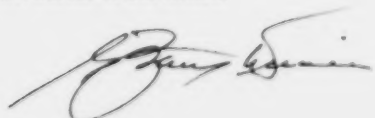
	2007	2006
<b>Assets</b>		
Cash	\$ 140,251	\$ 515,024
Accounts receivable	555,060	610,478
Prepaid expenses	3,247	3,067
Current portion of advance to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (note 3)	62,593	60,292
	<u>761,151</u>	<u>1,188,861</u>
Investments (note 4)	769,649	1,917,205
Advance to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (note 3)	49,268	111,861
Capital assets (note 5)	10,313	23,191
	<u>\$ 1,590,381</u>	<u>\$ 3,241,118</u>

## Liabilities and Net Assets

<b>Liabilities:</b>		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 301,627	\$ 281,873
Accrued processing fees	399,764	961,526
	<u>701,391</u>	<u>1,243,399</u>
<b>Net Assets</b>		
Invested in capital assets	10,313	23,191
Unrestricted	878,677	1,974,528
	<u>888,990</u>	<u>1,997,719</u>
	<u>\$ 1,590,381</u>	<u>\$ 3,241,118</u>

See accompanying notes to financial statements.

On behalf of the Board:



Director



## Statement of Operations

Year ended December 31, 2007, with comparative figures for 2006

	2007	2006
Fees and levy	\$ 2,782,890	\$ 2,746,147
Expenses:		
Scrap tire processing costs	3,519,917	2,060,364
Salaries and employee benefits	183,191	148,287
Communication and translation	89,409	51,981
Office	39,688	24,131
Professional services	29,798	32,201
Board	24,658	1,429
Security services	24,463	23,110
Amortization of capital assets	15,365	17,721
Rent	10,800	10,800
Travel	9,233	8,499
Telephone	9,028	7,446
Insurance	5,257	5,172
Interest and bank charges	1,020	679
Training and subscriptions	962	1,493
Retroactive payment on scrap tire processing	-	270,096
	3,962,789	2,663,409
	(1,179,899)	82,738
Investment income	89,900	100,533
(Deficiency) excess of revenue over expenses	\$ (1,089,999)	\$ 183,271

See accompanying notes to financial statements.

## Statement of Changes in Net Assets

Year ended December 31, 2007, with comparative figures for 2006

	Invested in capital assets	Unrestricted	2007 Total	2006 Total
Balance, beginning of year	\$ 23,191	\$ 1,974,528	\$ 1,997,719	\$ 1,814,448
Change in accounting policy (note 1)	-	(18,730)	(18,730)	-
(Deficiency) excess of revenue over expenses	(15,365)	(1,074,634)	(1,089,999)	183,271
Net change in investment in capital assets	2,487	(2,487)	-	-
Balance, end of year	\$ 10,313	\$ 878,677	\$ 888,990	\$ 1,997,719

See accompanying notes to financial statements.

# Statement of Cash Flows

Year ended December 31, 2007, with comparative figures for 2006

	2007	2006
Cash provided by (used in):		
Operations:		
(Deficiency) excess of revenue over expenses	\$ (1,089,999)	\$ 183,271
Items not involving cash:		
Amortization of capital assets	15,365	17,721
Amortization of bond premium	10,719	14,820
Unrealized gain on investments	(20,298)	-
	(1,084,213)	215,812
Change in non-cash operating working capital:		
Decrease (increase) in accounts receivable	55,418	(106,749)
(Increase) decrease in prepaid expenses	(180)	703
Increase in accounts payable and accrued liabilities	19,754	19,856
Decrease in accrued processing fees	(561,762)	(300,589)
	(1,570,983)	(170,967)
Investments:		
Increase in investments	-	(217,079)
Decrease in investments	1,138,405	135,000
Repayment from Tire Recycling Atlantic Canada Corporation	60,292	58,077
Capital assets acquired	(2,487)	(3,038)
	1,196,210	(27,040)
Decrease in cash position	(374,773)	(198,007)
Cash, beginning of year	515,024	713,031
Cash, end of year	\$ 140,251	\$ 515,024

See accompanying notes to financial statements.

# Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 2007

---

New Brunswick Tire Stewardship Board (the "Board") is an agent of the crown, incorporated under the Clean Environment Act. The principal business activity is overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of Environment for the Province of New Brunswick.

## 1. Change in accounting policy:

On January 1, 2007, the Board adopted the new accounting standards that were issued by the Canadian Institute of Chartered Accountants. Handbook Section 3855, *Financial Instruments - Recognition and Measurement*. The new standards are not applied retroactively and accordingly, comparative amounts for prior periods, if any, have not been restated.

Section 3855 establishes standards for recognizing and measuring financial assets, financial liabilities and financial derivatives. It requires financial assets and financial liabilities, including derivatives, be recognized on the statement of financial position upon entering into a financial instrument or a financial derivative contract. Under this standard, all financial instruments are required to be measured at fair value on initial recognition except for certain related party transactions. Re-measurement in subsequent periods depends on the classification of the instrument.

The Board has elected to classify its financial assets and financial liabilities as held for trading. Measurement is at fair value with changes in those fair values recognized in the statement of operations.

As a result of adopting this Section, the opening balance of the investments has been decreased by \$18,730 to \$1,898,475 to reflect the prior year's cumulative depreciation of the fair value of investments.

The Board has elected to classify the advance to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation as a loan and receivable. Measurement is at amortized cost.

## 2. Significant accounting policies:

### (a) General:

The Board's financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

### (b) Investments:

Investments are carried at fair value. In prior years, investments were recorded at amortized cost and realized gains and losses were recognized in the year of disposal.

## Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 2007

### 2. Significant accounting policies (continued):

(c) Fees and levies:

Fees and levies are recognised by the Board when cash is received or receivable from the tire retailers. The Board uses a closing date of January 31st of the following year to recognise fee transfers from tire retailers related to the current year as a receivable.

(d) Capital assets:

Capital assets are recorded at cost. Amortization is recorded using the following method and annual rates:

Asset	Basis	Rate
Office Equipment	Straight-line	5 years
Furniture and fixtures	Straight-line	5 years
Computer equipment	Straight-line	3 years

(e) Scrap tire processing costs:

The Board remits a portion of all levies to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC). \$1.50 is remitted to TRACC at the time of tire collection, and \$1.80 is payable when TRACC has sold products containing the recycled material. The total amount due to TRACC is accounted for at time of pickup.

(f) Use of estimates:

The preparation of the financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the dates of the financial statements and the reported amount of revenues and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

### 3. Advance to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation:

The amount advanced to TRACC is supported by a demand promissory note, secured by a general security agreement, bearing interest at 3.75%, repayable in monthly instalments of \$5,476 including principal and interest and due September 2009.

# Notes to Financial Statements

## Year ended December 31, 2007

### 4. Investments:

Face Value			2007 Fair Market Value	2007 Cost	2006 Cost
<u>Bonds, Coupons and Treasury Bill</u>					
\$ 134,000	5.25 % Province of New Brunswick	June 2, 2009	\$ 136,045	\$ 138,776	\$ 138,776
130,000	6.375% Province of New Brunswick	June 15, 2010	136,586	142,149	142,149
190,000	4.10% Canadian Housing Trust	December 15, 2008	190,173	196,890	196,890
84,000	4.25% Government of Canada (2006 - 184,000)	September 1, 2008	84,168	84,643	185,408
200,000	4.25% Government of Canada	September 1, 2009	201,427	206,800	206,800
-	5.70% Province of Ontario	December 1, 2008	-	-	138,280
-	5.75% Municipal Finance Corp	July 17, 2007	-	-	176,850
-	4.35% Farm Credit Corp	August 15, 2007	-	-	199,462
-	4.40% CIBC	August 26, 2008	-	-	198,255
-	Amortization of premium	-	-	(10,719)	(29,591)
-	Cash held in brokers' account	-	21,250	21,250	363,926
			\$ 769,649	\$ 779,789	\$1,917,205

### 5. Capital assets:

			2007	2006
	Cost	Accumulated amortization	Net book value	Net book value
Office Equipment	\$ 16,774	\$ 16,324	\$ 450	\$ 794
Furniture and fixtures	12,679	10,792	1,887	1,841
Computer equipment	80,008	72,032	7,976	20,556
	\$ 109,461	\$ 99,148	\$ 10,313	\$ 23,191

### 6. Fair value of financial assets and financial liabilities:

The fair value of the Board's cash, accounts receivable and accounts payable and accrued liabilities approximate their carrying amounts.

The fair value of investments at December 31, 2007 is \$764,384 (2006 - \$1,898,475) based on published listings of market values. The fair value of the advances to TRACC at December 31, 2007 is approximately \$108,000.

The fair value of the accrued processing fees is not possible to estimate given the uncertainty of timing related to processing and related payment.









**Commission d'intendance des pneus du  
Nouveau- Brunswick**

**Rapport annuel 2007  
Plan de gestion 2008-2009**



---

# Lettre au ministre

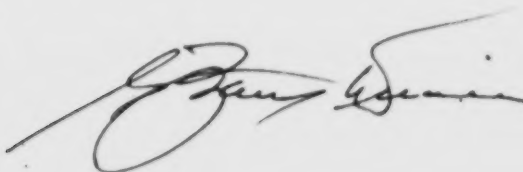
le 31 mars 2008

L'honorable Roland Haché  
Ministre de l'Environnement  
Case postale 6000  
Fredericton (N.-B.)  
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

Au nom des membres du conseil d'administration de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel pour l'année financière allant du 1<sup>er</sup> janvier 2007 au 31 décembre 2007.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments respectueux.



**Murray Driscoll**

Président, Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

Pièce jointe

---

---

# Table des matières

Lettre au ministre .....	1
Rapport du président.....	3
Sommaire des activités.....	4
Restructuration de la Commission.....	6
Administration du PIP.....	7
Plan de gestion .....	8
Les produits et les marchés.....	10
Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick .....	12
Cadre législatif .....	12
Rapport des vérificateurs .....	13
Bilan .....	14
État des résultats .....	15
État de l'évolution de l'actif net .....	16
État des flux de trésorerie .....	17
Notes afférentes aux états financiers .....	18

C.P. 308, succ. A  
Fredericton (Nouveau-Brunswick)  
E3B 4Y9

102, rue Queen, bureau C  
Fredericton (Nouveau-Brunswick)  
E3B 1A5

Tél : 506 454 8473  
Télec : 506 454 8471  
Sans frais : 1 888 322 8473

Courriel : [nbtire@nbnet.nb.ca](mailto:nbtire@nbnet.nb.ca)  
[www.nbtire.com](http://www.nbtire.com)



# Rapport du président

Au cours de l'année 2007, le Programme d'intendance des pneus (PIP) du Nouveau-Brunswick a traversé une période de réalisations majeures, de défis nouveaux de grande taille et de transformation exhaustive.

À tous les points de vue, il est évident que depuis son inauguration il y a 11 ans, le programme PIP a bien servi l'environnement et l'économie de notre province.

Alors que l'année 2007 tirait à sa fin, le programme a atteint une étape remarquable qui souligne bien son impact positif au cours des ans. Le PIP a vu le jour le 1<sup>er</sup> octobre 1996. Les données le confirment, plus de 10 millions de pneus usés ont été détournés de notre flux de déchets solides pour être recyclés en produits de caoutchouc de grande qualité, fabriqués au Nouveau-Brunswick.

Les comparaisons avec des programmes similaires ailleurs desservant une population comparable, démontrent sans équivoque que le système de recyclage des pneus du Nouveau-Brunswick est reconnu aujourd'hui comme étant un des systèmes les plus avancés dans son genre en Amérique du Nord.

Il est aussi très important de souligner que les activités du PIP ont toujours été autosuffisantes et ne reçoivent aucune aide financière du gouvernement. Étant donné que les droits environnementaux prélevés lors de la vente de pneus neufs au Nouveau-Brunswick n'avaient pas été modifiés depuis le début du programme, une analyse détaillée des dépenses et des revenus du PIP a été entreprise par le CIPNB en 2007.

Au cours de l'année il y a aussi eu une énorme augmentation de la demande pour le caoutchouc recyclé pour être utilisé dans un projet innovateur de construction de routes. Afin de répondre à cette demande, il a été nécessaire pour la première fois dans l'histoire du PIP, d'importer des pneus usés d'en dehors de la province pour être transformés au Nouveau-Brunswick.

L'année 2007 a aussi été marquée par le début d'une ère nouvelle de la CIPNB au niveau de ses politiques de gestion et de l'évolution de ses programmes. En effet, il a été décidé que la composition du conseil d'administration serait désormais établie sur une base de représentation communautaire. Neuf nouveaux membres, représentant une grande variété des secteurs et des régions de la province, ont été nommés à la nouvelle Commission par le ministre Roland Haché à la mi-juin.

De la part de tous mes collègues, je tiens à vous assurer de notre engagement profond en tant qu'administrateurs de la CIPNB à faire face à ce défi d'envergure au nom de tous les Néo-Brunswickoises et Néo-Brunswickois. Nous apprécions sincèrement le leadership et le soutien du ministre dans ce projet et nous nous engageons à faire tous les efforts pour assurer que le principe du développement durable demeure la pierre d'angle du PIP au cours des années à venir.



**Murray Driscoll**  
Président, CIPNB

# Sommaire des activités

Dans le cadre du Programme d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, la collecte des pneus se fait tous les jours ouvrables de l'année à travers la province. Il y a plus de 950 détaillants de pneus dans la province où des pneus neufs sont achetés et installés, produisant par conséquent des pneus usés.

Les volumes de pneus ramassés par le PIP chez les détaillants varient de mois en mois, suivant la cadence saisonnière des ventes de pneus. L'usine de recyclage située à Minto, la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC), reçoit en moyenne plus de 900 camions remorques de pneus usés de la province par année.

Pour assurer qu'un flux constant de produit brut puisse alimenter les besoins des activités de recyclage de l'usine en tout temps, la TRACC a toujours aussi maintenu sur place un inventaire en réserve de pneus usés.

En 2007, plus de 1,6 million d'équivalents de pneus usés ont été recyclés par l'entremise des divers processus de recyclage de l'usine, soit une augmentation spectaculaire de 65% comparée au volume de l'année précédente.



L'usine de la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation située à Minto reçoit en moyenne plus de 900 camions remorques de pneus usés du N.-B. par année.



Pour être en mesure de répondre à la demande de produits au cours de l'année 2007, la TRACC a dû importer 3000 tonnes additionnelles de pneus usés de la Nouvelle-Écosse pour les recycler.

La cause principale de cette augmentation a été la nécessité de produire une énorme quantité de caoutchouc recyclé en vrac pour être utilisé comme matériel de construction ouvré dans un projet particulier de construction d'un remblai routier. L'inventaire de pneus usés gardé en réserve sur place a été le facteur déterminant qui a permis à l'usine de répondre à la demande accrue au début de ce projet.

Malgré ces précautions, l'année 2007 a marqué un tournant pour l'usine lorsque la demande pour du produit brut a dépassé et les volumes de pneus usés produits par le système de collecte de pneus du PIP et les pneus usés faisant partie de l'inventaire en réserve de l'usine.

En plus de la demande accrue pour du caoutchouc déchiqueté occasionnée par le projet de construction de la route, les besoins continus de la TRACC pour du matériel brut ont beaucoup augmenté ces dernières années suite à la création de plus en plus de nouveaux produits.

Durant l'été 2007, il était évident qu'il faudrait envisager des options nouvelles pour combler les manques de matériel brut pour alimenter l'usine. Afin de permettre à la TRACC de rencontrer ses échéances de production pour l'année, la CIPNB a autorisé l'importation de 3000 tonnes additionnelles de pneus usés de la Nouvelle-Écosse.

L'utilisation de caoutchouc déchiqueté en vrac comme matériaux de remblayage dans un projet de construction de route près de St. Stephen a été une première au Canada atlantique quoique la pratique est beaucoup plus courante ailleurs en Amérique du Nord.

Ce genre d'utilisation de caoutchouc en vrac est surtout destiné à des milieux particuliers où les caractéristiques



La technologie permettant à la TRACC de déchiqueter des gros volumes de pneus dans un bref délai tout en respectant des spécifications détaillées a été un réel avantage au cours de l'année.

de perméabilité et de légèreté du caoutchouc déchiqueté présentent un avantage réel lorsqu'il est comparé aux matériaux de remblayage standard.

À la fin de la première phase du projet, tard en septembre, la TRACC avait produit et livré plus de 7 700 tonnes du matériel requis. La phase finale est prévue pour l'année 2008 et la TRACC va encore une fois fournir le caoutchouc déchiqueté nécessaire.

Dans ce contexte, il est très important de souligner le fait que l'usine de la TRACC à Minto est la seule usine au Canada atlantique où les pneus usés

sont recyclés et où on fabrique des produits à base de caoutchouc.

La CIPNB et la TRACC sont bien conscientes que les défis d'approvisionnement de matériel brut connus en 2007 pourraient être un signe précurseur des choses à venir. Dans de telles circonstances, l'importation de pneus usés des autres provinces atlantiques pour rencontrer les objectifs de production de Minto pourrait devenir pratique courante au lieu d'un événement unique pour un projet bien spécifique.

# Restructuration de la Commission

L'évènement le plus marquant de l'année 2007 pour la CIPNB en tant qu'organisme a été la transformation complète de la structure organisationnelle de son conseil d'administration.

Un nouveau groupe de neuf personnes, représentant une ample section transversale de secteurs et de régions de la province, ont été nommé à la Commission pour remplacer l'ancien conseil d'administration de la CIPNB qui était composé de cadres du ministère de l'Environnement.

Lorsqu'il a fait l'annonce des nouvelles nominations au conseil, le ministre de l'Environnement, Roland Haché, a dit qu'il s'agissait : « d'une étape importante dans l'établissement d'un système d'intendance environnementale à l'échelle provinciale reposant sur une solide participation au niveau communautaire. Nous avons bien de la chance qu'un groupe de Néo-Brunswickoises et de Néo-Brunswickois aussi prestigieux accepte d'assumer une telle responsabilité. »

Murray Driscoll, enseignant à la retraite et maire suppléant de Quispamsis, a été nommé président de la nouvelle Commission. Depuis plusieurs années, M. Driscoll est actif dans toute une gamme d'organisations communautaires dont l'Association des foyers de soins du N.-B. et la Commission de la police régionale de Rothesay. Il siège aussi sur la Commission des déchets solides de la région de Fundy.

Le professeur Yves Gagnon, directeur du programme de la Maîtrise en études de l'environnement à l'Université de Moncton, a été nommé vice-président de la Commission. Un chercheur et un administrateur chevronné, le professeur Gagnon est titulaire de la Chaire K.-C.-Irving en développement durable et il a été cadre invité au Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada. Il a aussi été le président fondateur et directeur général de la Fondation de l'innovation du Nouveau-Brunswick.

M. Driscoll et le professeur Gagnon feront équipe à la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick avec les nouveaux membres suivants :

- Thérèse Bourgeois de Grand-Sault – spécialiste dans le secteur du tourisme et de l'hébergement, vice-présidente du Club Karoulex;
- Mary Ann Coleman de Waterford – directrice générale, Réseau environnemental du Nouveau-Brunswick;
- Robert Gamble de Fredericton – consultant indépendant, anciennement directeur de Services Nouveau-Brunswick;
- Roland Guitard de Pointe-Verte – commerçant en assurances à la retraite, anciennement maire suppléant de Pointe-Verte;

- Colombe Leblanc King de Saint-André – enseignante à la retraite, active dans le service communautaire et la planification de l'aménagement;
- Paul Losier de Beresford – président, Commission des déchets solides de Nepisiguit-Chaleur; et
- Julian Walker de Fredericton – professeur à l'Université Saint-Thomas, anciennement sous-ministre au ministère de l'Environnement du N.-B.

Au début de leur mandat, les nouveaux membres de la Commission ont dirigé leur attention sur une analyse exhaustive de la problématique décisionnelle au niveau des politiques et de l'administration dans le but de construire un avenir durable et productif pour le PIP au cours de sa deuxième décennie d'activités.

Suite à cette étude, les administrateurs ont reconfirmé l'approche traditionnelle du programme mettant l'emphasis sur le recyclage dans la province et la fabrication de produits à valeur ajoutée. Pour réaffirmer l'importance de la protection environnementale dans son processus décisionnel, la nouvelle Commission a stipulé que l'incinération des pneus usés comme source énergétique ne serait jamais tolérée dans les activités futures du PIP.



# Administration du PIP

Depuis le début du programme en octobre 1996, les grandes lignes administratives de ses activités à l'échelle provinciale sont englobées dans un contrat détaillé entre la CIPNB et la TRACC.

Cette entente comprend toutes les activités associées à la collecte des pneus usés ainsi que leur transformation et la fabrication de nouveaux produits à base de caoutchouc recyclé.

À la fin de l'année 2001, la première entente de cinq ans a été renouvelée sans modifications notables pour une autre période de cinq ans. Suite à un appel d'offres à travers le pays au cours de l'année 2006, la TRACC a encore une fois été choisie pour conclure une nouvelle entente de plusieurs années avec la CIPNB.

Lors de ces négociations de contrat, tous étaient conscients du fait que les paiements accordés par la CIPNB à la TRACC au cours des dix dernières années pour subventionner en partie les activités du PIP allaient devoir être ajustés dans la nouvelle entente.

L'exemple le plus évident de la hausse des coûts d'exploitation de la TRACC au cours des dix premières années du programme est le changement dramatique en matière d'énergie. Au Nouveau-Brunswick, le coût de l'essence a pratiquement doublé durant cette période de temps.

En même temps, le nombre de détaillants, donc de points de collecte pour le service PIP, a augmenté de 35% et le flux de pneus ramassés chez les détaillants est passé de 450 000 à 950 000 pneus par année.

Du côté fiscal, le système PIP a toujours été entièrement autosuffisant et ne reçoit aucune aide financière du gouvernement provincial.

Un droit environnemental est prélevé lors de la vente de pneus neufs par les détaillants de la province. C'est l'unique source de revenu utilisé par la CIPNB pour verser des subsides à la TRACC selon les termes de l'entente d'exploitation.

Au début de l'année 2007, il était évident que pour établir une augmentation des subsides permettant de conclure un nouveau contrat de plusieurs années avec l'entreprise, une analyse détaillée des droits environnementaux existants était nécessaire. Les droits existants prélevés lors de la vente de pneus neufs, établis en fonction de la dimension de la jante, n'avaient jamais été modifiés depuis le début du programme en 1996.

Le CIPNB et la TRACC ont signé une entente par intérim pour couvrir les dépenses courantes au début de la période du contrat alors qu'une étude exhaustive de toutes les facettes d'un rajustement éventuel des droits environnementaux associés au programme a été entamée.

Afin d'assurer la continuité du programme dans l'éventualité de circonstances difficiles, la Commission a depuis longtemps maintenu en réserve un fonds de prévoyance. La CIPNB a dû faire appel à ce fonds pour être en mesure d'augmenter les subsides selon les conditions de l'entente d'exploitation intérimaire.

En fin de compte, les nouveaux membres de la CIPNB ont aussi été en mesure de faire valoir leur point de vue individuel et leur expérience dans l'évaluation des droits environnementaux et la viabilité future du programme.

Des considérations techniques ont dû être évaluées lors du processus décisionnel, dont le besoin d'adopter une nouvelle terminologie de désignation des pneus utilisée universellement pour établir les différentes catégories de droits.

Ces désignations – (P passager), (LT camion léger), (T temporaire), (ST remorque de service), n'étaient pas courantes il y a dix ans mais sont maintenant utilisées partout au monde dans le marché des pneus.

Alors que l'année 2007 tirait à sa fin, la Commission a terminé son évaluation et a fait une recommandation à la province proposant un nouveau barème plus détaillé de droits environnementaux. La recommandation devrait être approuvée sous peu et devrait être en vigueur dès l'an prochain.

# Plan de gestion

Alors que l'industrie du recyclage des pneus prend de l'ampleur à l'échelle régionale, nationale et internationale, le programme PIP du Nouveau-Brunswick est bien placé pour continuer de performer d'une manière exceptionnelle en 2008-2009 et plus tard encore.

La modification des droits environnementaux sur la vente de pneus neufs en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> mars 2008, alors que les droits n'avaient jamais été changés au cours des 11 dernières années, va permettre à la Commission de continuer à verser les subsides nécessaires à la TRACC tout en demeurant complètement autosuffisante. Par conséquent, la nouvelle entente d'exploitation sur une période de plusieurs années se terminera en mars 2013.

Le marché des pneus en Amérique de Nord a beaucoup changé depuis l'inauguration du PIP, marqué par le nombre croissant de pneus de plus grandes dimensions requis pour les véhicules plus favorisés du public, tels que les véhicules utilitaires sports, les fourgonnettes, et autres.

Récemment, les usines de recyclage ont dû faire face à un autre défi présenté



En moyenne, aujourd'hui, les pneus usés du N.-B sont 18% plus lourds et produisent 18% plus de caoutchouc recyclable que les pneus reçus au début du PIP en 1996.

par une toute nouvelle catégorie de pneus usés surdimensionnés d'une largeur exceptionnelle lorsqu'un nouveau pneu « super unique » conçu pour les tracteurs remorques. Les pneus usés reçus par la TRACC aujourd'hui sont en moyenne 18% plus lourds et produisent 18% plus de caoutchouc recyclable que les pneus reçus au début du programme il y a dix ans.

L'avenir réserve sans doute plusieurs autres défis pour les spécialistes du recyclage alors que les coûts toujours croissants de l'énergie auront certainement un impact sur la conception des véhicules et sur les choix des consommateurs entraînant possiblement des changements au niveau des caractéristiques techniques des pneus. La réputation de la TRACC comme étant un chef de file capable d'approches innovatrices sur place va continuer à être un atout important du PIP alors que le marché de la vente de pneus au détail continue à se développer.

Au cours des années 2008 et 2009, la CIPNB et la TRACC vont travailler ensemble pour moderniser le système de gestion de données utilisé pour coordonner la collecte des pneus usés partout dans la province. En bout de ligne, un système unique de données, facilement accessible en tout temps aux deux organisations tout en étant capable de recevoir des renseignements spécifiques directement des détaillants de pneus individuels, sera mis en place.



Les détaillants pourront faire une demande en ligne pour le service de collecte des pneus dès que leur aire de stockage approchera sa pleine capacité grâce au nouveau système de gestion de données combiné CIPNB-TRACC accessible sur le site Web.

Les détaillants pourront éventuellement transmettre des renseignements au sujet de leur inventaire de pneus usés sur place directement au nouveau système de gestion de données de la CIPNB-TRACC en utilisant un secteur à accès restreint du site Web du PIP.

Cette évolution du service Web donnera un moyen pratique aux détaillants de faire une demande en ligne pour le service de collecte des pneus dès que leur aire de stockage approchera sa pleine capacité. Il sera beaucoup plus facile de maximiser l'efficacité des horaires de collecte pour les différents camions du PIP et la surveillance de toutes les activités connexes du programme sera améliorée.



**DES VIEUX PNEUS**  
qui ne roulent plus?

**Le recyclage PIP, à votre service**

C'est facile de se débarrasser de vieux pneus qui occupent des espaces de rangement précieux chez vous, grâce au Recyclage PIP.

Le consommateur peut déposer ses pneus usés, gratuitement, pendant les heures d'opération, chez tout détaillant de pneus du Nouveau Brunswick, même si, à l'origine, les pneus ont été achetés ailleurs. Ils seront envoyés par le détaillant puis collectés pour être recyclés par l'entremise du PIP.

Le service «retour aux détaillants» a été conçu spécialement pour des gens comme vous. Ils gèrent avec quelques vieux pneus à la fois chez un détaillant. Mais puisque tous les détaillants n'ont pas le même espace de stockage, il est recommandé de se faire livrer plus de cinq pneus usés par année.

Les exploitants commerciaux, du particulier à un volume important de pneus usés d'automobile ou de camion à leur dépôt, devraient communiquer directement avec le bureau du PIP au 1-800-322-0473.

**Commission d'interdiction des pneus du N.B.**  
C.P. 308, succ. A, Fredericton, NB E3B 4V9  
1-800-322-0473 nbs@nbpi.ca www.nbpi.ca

Il est important d'encourager la participation au programme « retour aux détaillants » pour que les consommateurs y apportent leurs pneus usés entreposés à la maison pour les recycler dans un processus productif.

La CIPNB a la responsabilité d'assurer une surveillance exhaustive de toutes les activités associées au programme PIP dans le secteur de la vente au détail afin d'assurer le maximum d'efficacité et le respect total en tout temps de toutes les procédures requises. L'accent sera mis sur un programme de surveillance encore plus vaste puisque le nouveau système de gestion de données va être en mesure de fournir des renseignements plus détaillés et plus actuels sur plus de 950 détaillants à travers toute la province.

Les premières phases du système unique de gestion de données de la CIPNB-TRACC devraient être en place au cours de l'été 2008.

Une augmentation du volume de pneus usés ramassés à travers le Nouveau-Brunswick tout au long de l'année est absolument essentielle pour que la TRACC puisse rencontrer la demande de matériel brut surtout si cette demande continue sa tendance vers la hausse.

La participation au programme « retour aux détaillants » va continuer à être l'objet d'une campagne de promotion active pour encourager les consommateurs à y déposer leurs vieux pneus encore entreposés à la maison.

Par ailleurs, les lieux d'enfouissement des commissions régionales de gestion de déchets à travers la province ont été désignés par la Commission comme lieux de collecte officiels du programme PIP. Ce changement facilitera le réacheminement vers Minto des pneus qui se retrouvent de temps à autres dans les lieux de gestion de déchets. Dans le but de récupérer le plus grand nombre possible de pneus usés pour les acheminer vers un processus productif, l'accent sera mis sur des programmes éducatifs au sujet du recyclage des pneus avec la participation des commissions de déchets solides.

Tel que mentionné plus tôt, il a été nécessaire en 2007 d'importer des pneus usés d'ailleurs au Canada atlantique pour les ajouter au volumes de pneus ramassés au cours de l'année dans la province et pour maintenir un inventaire en réserve sur le site de la TRACC. Il se peut que l'avenir nous réserve des circonstances similaires alors que le programme de collecte du PIP se rapproche du seuil maximum de la récupération rentable de la ressource que représentent les pneus usés.

La CIPNB et les autres membres de la Canadian Association of Tire Recycling Agencies (CATRA) vont continuer à travailler en 2008 et en 2009 pour identifier des solutions aux défis complexes associés au recyclage des vieux pneus tout terrain surdimensionnés. Chaque année, au Nouveau-Brunswick, les secteurs de l'agriculture, de la foresterie, des mines et de la construction produisent environ 5 000 pneus tout terrain usés de dimension immense.

Ce genre de pneus, conçus pour une utilisation particulière, sont souvent fabriqués dans un format gigantesque par rapport aux pneus d'automobile ou de camion et ont une structure renforcée pour résister aux conditions de terrain extrêmes. La grande taille et la composition unique de ces pneus continuent à poser un défi important aux usines de recyclage en matière de rentabilité. Quoique certaines nouvelles technologies semblent prometteuses, aucun des programmes provinciaux de recyclage de pneus n'a encore réussi à incorporer ces pneus dans le cadre de leurs activités normales. Puisque le problème existe à travers le pays, CATRA est en tête d'un effort collectif afin d'établir des normes nationales pour le recyclage des pneus tout terrain surdimensionnés et tente de développer une approche commune pour assurer la viabilité financière à long terme d'une telle initiative.

# Les produits et les marchés

La fabrication de matelas conçus spécifiquement pour le bétail dans les grandes installations laitières modernes est un des piliers de la production de la TRACC depuis la fin des années 90. En 2007, la TRACC a expédié plus de 120 000 de ces matelas vers des clients à travers l'Amérique du Nord, l'Europe et plus loin encore.

Chaque matelas renferme au moins 120 livres de caoutchouc récupéré des pneus usés du Nouveau-Brunswick. Au cours des ans, la réputation de grande qualité et de fiabilité des matelas s'est avérée être un atout important dans le développement de nouveaux marchés à l'échelle mondiale.

La TRACC fabrique toute une gamme de produits à base de caoutchouc tels les protecteurs de masses-tiges utilisées dans les activités de forage pour le pétrole et le gaz, les bases pour les poteaux de voirie et les tapis spécifiquement conçus pour les vestiaires des joueuses et joueurs de hockey.

L'usine a aussi fait la mise au point de technologies internes innovatrices utilisées dans la fabrication de produits de caoutchouc en vrac sophistiqués tels le paillis d'écorce synthétique, et dans la production



La TRACC a commencé à établir des nouveaux réseaux de distribution au Royaume-Uni pour faire le marketing de toute sa gamme de bardeaux hybrides, disponibles dans un éventail de couleurs et une variété de motifs de surfaces imitant la pierre.

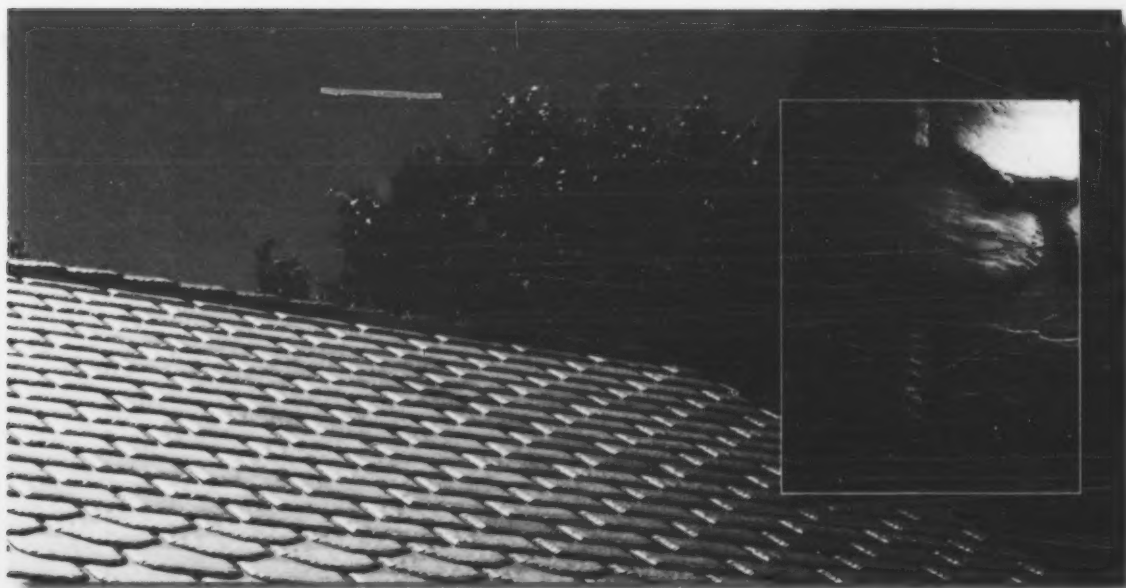
d'autres genres de couvre-sols utilisés dans l'aménagement paysager ou encore dans la fabrication de surfaces résilientes pour les terrains de jeux. Par exemple, le produit de caoutchouc souple de la TRACC « Safe-play (Jouer en sécurité) » est maintenant disponible en grand format pour les projets d'envergure mais est aussi disponible en sac pour la distribution sur le marché au détail.

Tel que mentionné ci-dessus, en 2007 la TRACC a reçu la plus grande commande jusqu'à présent pour du caoutchouc recyclé en vrac pour être utilisé de façon innovatrice dans un projet de construction d'un remblai routier. Le système automatisé de production permettant le déchiquetage de grands volumes de pneus dans un bref délai tout en respectant des spécifications détaillées a été un réel avantage dans ce cas particulier.

Plus de 250 camions remorques remplis du produit fini ont été acheminés vers l'entrepreneur en chef sur le chantier au cours de la phase initiale du projet.



En 2007, la TRACC a expédié plus de 120 000 matelas pour le bétail dans les grandes installations laitières modernes vers des clients en Amérique du Nord, en Europe et plus loin encore.



Les bardeaux de la TRACC « Moderne Slate™ » ont une durabilité exceptionnelle et coûtent moins chers à installer que l'ardoise naturelle mais donnent un aspect visuel pratiquement identique.

## Les bardeaux de toit prennent leur élan

Parmi les nouvelles technologies de l'usine, le processus qui combine dans un mélange hybride du plastique recyclé avec des pneus usés pour en faire des bardeaux de toit synthétiques imitant l'ardoise de grande qualité est plein de promesses. L'aboutissement d'un projet de recherche de la TRACC et de l'Université du Nouveau-Brunswick, les bardeaux peuvent être produits dans toute une gamme de couleurs et de motifs de surfaces imitant la pierre.

Les bardeaux de la TRACC « Moderne Slate » ont un aspect visuel pratiquement identique à l'ardoise, mais à un moindre coût. Les experts en toiture et leurs clients sont décidément enthousiastes et la capacité de

production de l'usine continue à prendre de l'ampleur.

Un des grands avantages de ce produit exceptionnel est le fait qu'il soit beaucoup moins sensible au froid que le matériel de toiture conventionnel. Les experts en toiture peuvent donc prolonger la période de travail bien au-delà des mois « chauds » de l'année.

En même temps, la résistance et la durabilité du produit fini après l'installation ont été dûment vérifiées par des essais sur le terrain. Au cours de l'année 2007, un toit couvert de « Moderne Slate » ayant été soumis à une série d'expériences sur la résistance au vent, avec des vents artificiels allant jusqu'à 170 kilomètres par heure, n'a subi aucun dommage.

Jusqu'en 2007, la TRACC avait mis l'accent sur la distribution aux

entrepreneurs en toiture de la province, selon un programme de développement du marché couvrant plusieurs années. Cependant, avec son unité de production à haute vitesse en plein essor, l'entreprise a pu élargir ses efforts de marketing au cours de l'année en accordant une importance particulière aux possibilités d'exportation.

La réponse initiale de l'industrie britannique à ce sujet a été particulièrement encourageante. Vers la fin de l'année 2007, la TRACC a commencé les démarches pour établir au Royaume-Uni des réseaux de distribution pour son matériau de toiture. L'expérience acquise jusqu'à présent démontre qu'un produit recyclé, durable, « écolo », d'origine canadienne, et qui donne l'apparence d'un très beau toit en ardoise naturelle lorsqu'il est installé, présente un excellent potentiel de mise en marché dans le secteur de la construction en Europe.

# Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick

## *Membres de la Commission*

**Murray Driscoll**, (Président), Quispamsis

**Yves Gagnon** (Vice-président), Dieppe

**Thérèse Bourgeois**, Grand Falls

**Mary-Ann Coleman**, Waterford

**Robert Gamble**, Fredericton

**Roland Guitard**, Pointe Verte

**Colombe Leblanc King**, Saint-André

**Paul Losier**, Beresford

**Julian Walker**, Fredericton

## *Cadre législatif*

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick est une agence du gouvernement provincial dont les membres sont désignés par le ministre de l'Environnement.

La Commission a été établie en 1996 en vertu de la Loi sur l'assainissement de l'environnement. Les stipulations pertinentes de la législation sont spécifiées dans l'article 22.1(1) comme suit :

22.1(1) Le Ministre peut, conformément aux règlements, établir une commission d'intendance aux fins suivantes :

a) gérer la fabrication, l'entreposage, la collecte, le transport, le recyclage, l'élimination ou autre manutention d'une matière désignée; et

b) s'assurer que la fabrication, l'entreposage, la collecte, le transport, le recyclage, l'élimination ou autre manutention par l'industrie d'une matière désignée est fait en conformité avec un plan d'écologisation approuvé par la commission d'intendance.

Le règlement établissant la Commission d'intendance de pneus du Nouveau-Brunswick (Règlement 96-82) a été déposé le 8 août, 1996. L'article 4 du règlement désigne les pneus en tant que matières désignées aux fins de l'article 22.1 de la Loi sur l'assainissement de l'environnement.





**KPMG LLP**  
**Chartered Accountants**  
Frederick Square  
77 Westmorland Street Suite 700  
Fredericton NB E3B 6Z3  
Telephone (506) 452-8000  
Fax (506) 450-0072  
Internet [www.kpmg.ca](http://www.kpmg.ca)

One Factory Lane  
Place Marven's  
PO Box 827  
Moncton NB E1C 8N6  
Telephone (506) 856-4400  
Fax (506) 856-4499

Harbour Building  
133 Prince William Street  
PO Box 2388 Stn Main  
Saint John NB E2L 3V6  
Telephone (506) 634-1000  
Fax (506) 633-8828

## RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

### Au conseil d'administrateurs

Nous avons vérifié le bilan de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick au 31 décembre 2007 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

En vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*, la Commission tire du prélèvement de droits sur les pneus des produits dont il n'est pas possible de vérifier l'intégralité de façon satisfaisante. Par conséquent, notre vérification des produits tirés de ces droits s'est limitée aux montants comptabilisés dans les comptes de la Commission et nous n'avons pu déterminer si certains redressements auraient dû être apportés aux montants des produits, de l'excédent des produits sur les charges, de l'actif, du passif et du surplus.

À notre avis, à l'exception de l'effet des redressements que nous aurions pu juger nécessaires si nous avions été en mesure de vérifier l'intégralité des droits mentionnés au paragraphe précédent, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 décembre 2007 ainsi que des résultats de son exploitation, de l'évolution de son actif net et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables canadiens généralement reconnus.

*KPMG s.r.l.*

Comptables agréés

Fredericton, Canada  
Le 14 février 2008

# Bilan

31 décembre 2007, avec les chiffres correspondants de 2006


	2007	2006
<b>Actif</b>		
Encaisse	140 251 \$	515 024 \$
Débiteurs	555 060	610 478
Charges payées d'avance	3 247	3 067
Tranche à court terme des avances à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus (note 3)	62 593	60 292
	761 151	1 188 861
Placements (note 4)	769 649	1 917 205
Avances à Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus (note 3)	49 268	111 861
Immobilisations (note 5)	10 313	23 191
	1 590 381 \$	3 241 118 \$

## Passif et actif net

<b>Passif :</b>		
Créditeurs et charges à payer	301 627 \$	281 873 \$
Frais de traitement à payer	399 764	961 526
	701 391	1 243 399
<b>Actif net :</b>		
Investi dans des immobilisations	10 313	23 191
Non affecté	878 677	1 974 528
	888 990	1 997 719
	1 590 381 \$	3 241 118 \$

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil,

 , administrateur



# États des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 2007, avec les chiffres correspondants de 2006

	2007	2006
Frais et droits	2 782 890 \$	2 746 147 \$
Charges :		
Frais de traitement des pneus usés	3 519 917	2 060 364
Salaires et avantages sociaux	183 191	148 287
Communications et traduction	89 409	51 981
Bureau	39 688	24 131
Services professionnels	29 798	32 201
Réunions du Conseil d'administration	24 658	1 429
Service de sécurité	24 463	23 110
Amortissement	15 365	17 721
Loyer	10 800	10 800
Déplacements	9 233	8 499
Téléphone	9 028	7 446
Assurance	5 257	5 172
Intérêts et frais bancaires	1 020	679
Formation et abonnements	962	1 493
Paiement rétroactif de traitement des pneus usés	-	270 096
	3 962 789	2 663 409
	(1 179 899)	82 738
Revenu d'investissement	89 900	100 533
(Insuffisance) excédent des produits par rapport aux charges	(1 089 999) \$	183 271 \$

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

## État de l'évolution de l'actif net

Exercice terminé le 31 décembre 2007, avec les chiffres correspondants de 2006

	Investi dans des immobilisations	Non affecté	2007 Total	2006 Total
Solde au début de l'exercice	23 191 \$	1 776 574 \$	1 997 719 \$	1 814 448 \$
Changement de convention comptable (note 1)	-	(18 730)	(18 730)	-
(Insuffisance) excédent des produits par rapport aux charges	(15 365)	(1 074 634)	(1 089 999)	183 271
Variation nette des investissements dans des immobilisations	2 487	(2 487)	-	-
Solde à la fin de l'exercice	10 313 \$	878 677 \$	888 990 \$	1 997 719 \$

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

# État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2007, avec les chiffres correspondants de 2006

	2007	2006
<b>Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes :</b>		
<b>Activités de fonctionnement :</b>		
(Insuffisance) excédent des produits par rapport aux charges	(1 089 999) \$	183 271 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie :		
Amortissement des immobilisations	15 365	17 721
Amortissement de prime d'obligation	10 719	14 820
Gain incomplet sur placements	(20,298)	-
	(1 084 213)	215 812
<b>Variations du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation :</b>		
Diminution (augmentation) des débiteurs	55 418	(106 749)
(Augmentation) diminution des charges payées d'avance	(180)	703
Augmentation des créditeurs et charges à payer	19 754	19 856
Diminution des frais de traitement à payer	(561 762)	(300 589)
	(1 570 983)	(170 967)
<b>Activités de financement et d'investissement :</b>		
Augmentation des placements	-	(217 079)
Diminution des placements	1 138 405	135 000
Remboursement de Corporation Atlantique du Canada pour recyclage de pneus	60 292	58 077
Acquisition d'immobilisations	(2 487)	(3 038)
	1 196 210	(27 040)
Diminution de la position de l'encaisse	(374 773)	(198 007)
L'encaisse au début de l'exercice	515 024	713 031
L'encaisse à la fin de l'exercice	140 251 \$	515 024 \$

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers.

# Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2007

---

La Commission d'intendance des pneus de Nouveau-Brunswick (la « Commission »), organisme sans but lucratif, a été constituée en vertu de la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*. Sa principale activité est de superviser la collecte et le recyclage des pneus usés pour le compte du ministre de l'Environnement de la province du Nouveau-Brunswick.

## 1. Changement de convention comptable :

Le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la commission a adopté les nouvelles normes comptables publiées par l'Institut Canadien des Comptables Agréés, soit le chapitre 3855 du Manuel de l'ICCA, « Instruments financiers – comptabilisation et évaluation ». Les nouvelles normes ne sont pas appliquées rétroactivement et, par conséquent, les chiffres correspondants des périodes précédentes n'ont pas été retraités.

Le chapitre 3855 établit les normes de comptabilisation et d'évaluation des actifs financiers, des passifs financiers et des dérivés non financiers. Selon ce chapitre, les actifs et les passifs financiers, incluant les dérivés, doivent être comptabilisés au bilan au moment de la conclusion d'un contrat sur un instrument financier ou un dérivé financier. Aux termes de ces normes, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur lors de leur comptabilisation initiale, sauf pour certaines opérations entre apparentés. La réévaluation faite au cours des périodes subséquentes dépend du classement de l'instrument.

La commission a choisi de classer ses actifs financiers et ses passifs financiers comme étant détenus à des fins de transaction. Ils sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont comptabilisées à l'état des résultats.

À la suite de l'adoption du chapitre, le solde d'ouverture des placements a été ramené à 1 898 475 \$, soit une diminution de 18 730 \$, afin de tenir compte de la dépréciation cumulée de la juste valeur des placements de l'exercice précédent.

La commission a choisi de classer l'avance faite à Tire Recycling Atlantic Canada Corporation dans la catégorie des prêts et créances. Elle est évaluée au coût après amortissement.

## 2. Principales conventions comptables :

### a) Généralités :

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables canadiens généralement reconnus.

### b) Placements :

Les placements sont comptabilisés à la juste valeur. Au cours des exercices antérieurs, les placements étaient comptabilisés au coût après amortissement et les gains et les pertes réalisés étaient constatés dans l'exercice au cours duquel ils avaient été cédés.

# Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2007

## 2. Principales conventions comptables :

### c) Frais et droits :

La Commission reconnaît les frais et droits lorsque l'encaisse est reçu ou est recevable des détaillants de pneus. La Commission utilise une date de fermeture du 31 janvier de l'année suivante pour reconnaître les transferts de frais des détaillants de pneus reliés à l'année courante comme débiteurs.

### d) Immobilisations :

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant et amorties selon la méthode linéaire et les taux annuels suivants :

Biens	Méthode	Taux
Matériel de bureau	amortissement linéaire	5 ans
Mobilier et agencements	amortissement linéaire	5 ans
Matériel informatique	amortissement linéaire	3 ans

### e) Frais de traitement des pneus usés :

La Commission remet une portion des droits perçus sur les pneus à la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (« TRACC »). 1.50 \$ est remise au moment de la collecte; et 1.80 \$ est payable lorsque TRACC a vendu les produits contenant la matière recyclée. Le montant total dû à TRACC est comptabilisé au moment du ramassage.

### f) Utilisation d'estimations :

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables canadiens généralement reconnus nécessite que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants des éléments d'actif et de passif déclarés et la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les revenus et dépenses de la période. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

## 3. Avance à Tire Recycling Atlantic Canada Corporation :

Le montant avancé à TRACC est appuyé par un billet à ordre, garanti par un accord de sécurité générale, portant intérêt à 3,75 %, remboursable par versements mensuels de 5 476 \$ incluant le principal et l'intérêt et dû en septembre 2009.

# Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 2007

## 4. Placements :

Valeur nominal		2007 Valeur marchande	2007 Valeur comptable	2006 Valeur comptable
<b>Placements</b>				
134 000 \$	Province du Nouveau-Brunswick, 5,25 %	le 2 juin 2009 136 045 \$	138 776 \$	138 776 \$
130 000	Province du Nouveau-Brunswick, 6,375 %	le 15 juin 2010 136 586	142 149	142 149
190 000	Fonds fiduciaire de logement canadien, 4,1 %	le 15 décembre 2008 190 173	196 890	196 890
84 000	Gouvernement du Canada, 4,25 % (2006 – 184 000)	le 1 septembre 2008 84 168	84 643	185 408
200 000	Gouvernement du Canada, 4,25 %	le 1 septembre 2009 201 427	206 800	206 800
-	Province de l'Ontario, 5,7 %	le 1 décembre 2008 -	-	138 280
-	Corporation de financement des municipalités 5,75 %	le 17 juillet 2007 -	-	176 850
-	Corporation de financement agricole 4,35 %	le 15 août 2007 -	-	199 462
-	CIBC, 4,4 %	le 26 août 2008 -	-	198 255
-	Amortissement de prime	-	(10 719)	(29 591)
-	Encaisse détenue dans le compte du courtier	21 250	21 250	363 926
		769 649 \$	779 789 \$	1 917 205 \$

## 5. Immobilisations :

	Prix coûtant	Amortissement cumulé	2007 Valeur comptable nette	2006 Valeur comptable nette
Matériel de bureau	16 774 \$	16 324 \$	450 \$	794 \$
Mobilier et agencements	12 679	10 792	1 887	1 841
Matériel informatique	80 008	72 032	7 976	20 556
	109 461 \$	99 148 \$	10 313 \$	23 191 \$

## 6. Juste valeur des avoirs financiers et des passifs financiers :

La juste valeur de l'encaisse, des débiteurs et des créditeurs et charges à payer du Conseil se rapproche de leur valeur comptable.

La juste valeur des placements au 31 décembre 2007 est 764 384 \$ (2006 – 1 898 475 \$) d'après les listes publiées des valeurs marchandes. La juste valeur des avances à TRACC du 31 décembre 2007 est approximatif 108 000 \$.

La juste valeur des frais de traitement à payer ne peut être estimée compte tenu de l'incertitude du minutage relié au traitement et au remboursement rattaché.



